



Problema do amianto nas carruagens

A CP – Comboios de Portugal esclareceu que a remoção do amianto em 36 das carruagens compradas à espanhola Renfe estava prevista desde a compra do material, estando desde logo prevista a descontaminação de cada uma delas. Segundo a CP, já foram descontaminadas e certificadas 12 carruagens, ficando as restantes limpas até ao início

de dezembro. Esta descontaminação está a ser feita, numa área separada da Oficina de Reparação de Material Circulante, por uma empresa certificada com o aval da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), sendo emitido, no final de cada descontaminação, um relatório de medição da concentração de fibras em suspensão no ar e

um certificado livre de amianto por carruagem.

Em julho, o ministro das Infraestruturas e da Habitação, anunciou que as primeiras carruagens do pacote de 51 compradas pela CP à Renfe, destinam-se à linha do Minho e vão entrar em circulação entre dezembro e janeiro.



Fonte: <http://www.pressminho.pt/>

CP vai comprar 129 comboios

O Plano de Recuperação e Resiliência vai financiar a compra de 129 comboios para a CP. O Plano prevê a aquisição de 62 comboios suburbanos, 55 regionais e 12 composições de longo curso. As 12 composições de longo curso vão reforçar a pequena

frota de pendulares da CP que atualmente conta com apenas 9 veículos. A intenção é que estas novas composições possam circular a 250, ou mais, kms/hora, contando que o Programa Nacional de Investimentos seja cumprido, que prevê a constru-

ção de uma linha de alta velocidade entre Lisboa e Porto.

Dos 62 comboios suburbanos, 31 unidades destinam-se à linha de Cascais, e as restantes ficarão afetas às linhas suburbanas de Lisboa e do Porto.

BREVES

CP reembolsa Bilhetes das Viagens

A CP reembolsou os utentes que pediram a devolução de dinheiro por bilhetes para viagens entre o dia 30 e dia 3 de novembro, tendo em conta as restrições de movimentações entre concelhos.

Tramway

O Presidente da Câmara de Guimarães acredita que o projeto do Tramway que vai unir os municípios do quadrilátero urbano (Guimarães, Braga, Famalicão e Barcelos) pode ficar concluído dentro de 20 anos.

O projeto para a construção de um Tramway – transporte público que é um misto entre metro de superfície e o eléctrico – já se discute há alguns anos mas foi recentemente objeto de discussão pública em Guimarães, tendo o autarca reunido, posteriormente, com elementos do Ministério da Economia, garantindo que o projeto “tem todas as condições de sucesso”, ressaltando que a primeira ligação ferroviária terá de ser feita entre Guimarães e Braga, e só depois entre os restantes municípios.

FICHA INTERNA

Conselho de redacção: António Cândido de Oliveira, Nuno Gomes Lopes, Joaquim Freitas Rocha, António Alves, Rui Duarte Rocha, José Augusto Ferreira, Bárbara Barreiros

ENVIE-NOS AS SUAS SUGESTÕES,
CRÍTICAS E NOTÍCIAS!
geral@comboiosxxi.pt

Conciliar o serviço ferroviário com o projecto do metro-bus

No final do ano passado foi aprovado o encerramento da estação central de Coimbra, uma decisão já extemporânea naquela altura e que faz cada vez menos sentido no presente. No entanto, a remoção dos carris só está apontada para 2022, o que nos dá tempo para conjugar o serviço ferroviário de Coimbra-A com o projeto do metro-bus, desde que adoptemos uma visão conciliatória. Hoje temos números e por isso podemos atualizar o rumo desejável das políticas. Em 2018, Coimbra-A teve 113 mil passageiros por mês, enquanto Coimbra-B teve apenas 125 mil. Por outras palavras, afinal Coimbra-A teve praticamente o mesmo número de passageiros que Coimbra-B. Estes valores são muito semelhantes à tendência nacional e europeia, que demonstra que as estações que se localizam nos centros das cidades são as que têm maior movimento porque permitem aí chegar de forma direta, evitando transbordos.

Apesar de Coimbra-A ter vindo a perder uma série de ligações importantes e de não ter qualquer comboio Intercidades ou Pendular, a verdade é que quase metade das pessoas continuou a preferir apanhar o comboio nesta estação. A sua localização central, aliada ao facto de ser o terminus de quase todos os comboios regionais e urbanos, são os factores que continuam a torná-la tão concorrida e relevante para o futuro.

A coexistência dos dois meios de transporte em Coimbra-A é possível e reforça a interligação das várias redes existentes. A variante rodoviária da Av. Fernão de Magalhães já estava prevista em 2012 no plano da Área de Reabilitação Urbana desta zona. Esta via paralela ao rio pode, agora, ser utilizada em exclusivo pelo sistema de metro-bus, e tem a orientação ideal para se fazer a articulação com o serviço ferroviário e autocarros municipais (SMTUC).



Fonte: Jornal Público
Proposta de traçado metro-bus, sobre os planos d

Ferrovário de Coimbra-A metro-bus é possível

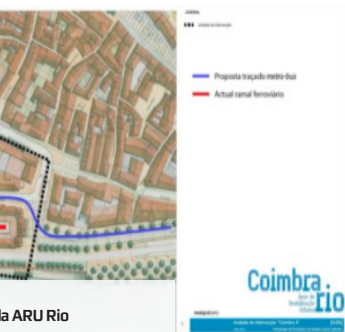
Esta é a proposta mais justa do ponto de vista social para todos os utilizadores de transportes públicos: além de conjugar as várias redes existentes, promove a sua interligação neste ponto nodal. A par desta medida, o preço dos passes intermodais deve ser alargado a toda a região. Não é admissível que após quase dois anos de introdução do PART, um cidadão da Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra (CIM-RC) continue a pagar 80 ou 90 euros por um passe intermodal enquanto nas Área Metropolitanas de Lisboa ou do Porto este passe tem um custo máximo de 40 euros.

É urgente que a cidade, a região e a CP encarem a Rede de Urbanos e Regionais como um todo. Se é necessário material circulante novo, então devemos perguntar já ao governo que parte dos 129 comboios novos é que a região vai ter direito. Se as frequências e tempos de viagem podem ser mais satisfatórios, então devemos perguntar já à CP se é possível fazê-lo com o material recém-renovado.

Se a população não conhece os serviços regionais que dispõe, então a CIM-RC deve avançar de imediato com uma campanha de divulgação da rede existente. Talvez baste chamar-lhe metro-train para que comece a receber a atenção merecida.

Manter o serviço ferroviário de Coimbra-A em articulação com o Sistema de Mobilidade do Mondego é possível, é desejável e é a solução que melhor responde às necessidades de transporte de Coimbra e da região centro, precisamente quando ela é tão necessária ao país.

Este texto é uma versão curta de um artigo de Duarte Miranda enviado para a redacção do Jornal Público a 19 de Outubro de 2020, e vem no seguimento de um outro artigo publicado a 9 de Dezembro de 2019 no mesmo jornal.



EDITORIAL

O ano de 2020 revelou-se pleno de desafios para a Associação Comboios do Século XXI. A nova direcção, na impossibilidade de encontros físicos, passou a totalidade da sua operação para o digital, comunicando exclusivamente por email e por videoconferência. Na impossibilidade de manter o boletim impresso, passámos para uma newsletter mensal, juntando o que de mais relevante se passou no mês ferroviário anterior. Tentámos também aumentar a nossa abrangência geográfica, contactando vozes ativas no Vouga e em Viana do Castelo que nos permitissem perceber as necessidades das populações e as suas expectativas ferroviárias.

Decidimos entretanto regressar ao boletim bimestral, apenas em formato digital, tentando assim difundir-lo numa forma mais escorreita e abrangente. Esta edição de regresso não podia deixar de se centrar na atualidade política recente e na publicação do Programa Nacional de Investimentos 2030. Por um lado, falaremos do plano de ligar o eixo atlântico por Alta Velocidade, por troços, primeiro em bitola ibérica e só depois em bitola UIC. Por outro lado, discutiremos as promessas de compra de novos comboios e de recuperação de comboios antigos. Falaremos também, por último, dos retrocessos que se têm verificado em Coimbra no que toca à mobilidade. Esperemos contar agora, mais do que nunca, com os nossos associados e simpatizantes para os novos desafios que se se adivinham.

A DIREÇÃO



Novas linhas

O PNI – Programa Nacional de Investimentos 2030 – contempla como principal projeto uma nova linha Lisboa-Porto, em bitola ibérica. A construção será faseada. Inicialmente, será dada prioridade ao troço entre Gaia e Soure, que representa cerca de metade do trajeto entre Lisboa e o Porto, e os comboios poderão circular entre os 220 e os 250 km/h. Numa segunda fase, a linha estará preparada para

velocidades de 300km/hora, a fim de ligar as duas cidades num tempo de viagem próximo de 1 hora e 15 minutos. O projeto vai obrigar a construção de duas pontes sobre os rios Douro e Tejo. O investimento total previsto é de 4.500 milhões de euros. Também é intenção do Governo criar uma nova linha de alta velocidade entre as cidades do Porto e Vigo de forma a reforçar a coesão territorial

e aumentar competitividade económica. A ligação ferroviária entre Porto e Vigo passará a levar pouco mais de uma hora. A primeira parte do troço da nova linha começará a ser construída brevemente, entre Braga e Valença e as obras devem ficar concluídas até ao ano de 2030. Estima-se que o investimento rondará os 900 milhões de euros.

Aeroportos e capitais de distrito com ligação ferroviária

O Governo quer criar um “modelo em rede” com a ferrovia a abranger todo o território que se traduza em princípios de sustentabilidade e que inclua linhas, ramais e trajectos interligados. Esta é a ideia que consta na versão preliminar da proposta de lei do Orçamento do Estado para 2021.

O Plano Ferroviário Nacional deve definir uma hierarquização da rede, assegurar a ligação a todas as capitais de distrito e identificar as linhas ferroviárias com elevado potencial de desenvolvimento turístico. Deverá, também, definir as linhas ferroviárias vocacionadas para serviços de passageiros de âmbito na-

cional, metropolitano e regional e, ainda, assegurar as ligações transfronteiriças ibéricas e integração na rede transeuropeia de passageiros e mercadorias, bem como o transporte de mercadorias e a sua integração do modo ferroviário nas principais cadeias logísticas e as ligações portuárias e aeroportuárias.

INSCREVA-SE • €5 POR ANO • APANHE ESTE COMBOIO!

Nome completo:

Morada: Cód. Postal:

B.I. ou C.C. nº: Data de Nascimento:

Tel./Tlm. E-mail:

Estação mais próxima:

IBAN: PT50 0045 1044 4028 8343 0437 8

Contactos: www.comboiosxxi.org | geral@comboiosxxi.pt | facebook.com/comboiosxxi | 919 415 409